

OSOBITOSTI HRVATSKOG TRŽIŠTA OSIGURANJA PLOVILA

Moržan, Kristina

Undergraduate thesis / Završni rad

2022

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **Josip Juraj Strossmayer University of Osijek, Faculty of Economics in Osijek / Sveučilište Josipa Jurja Strossmayera u Osijeku, Ekonomski fakultet u Osijeku**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:145:641148>

Rights / Prava: [In copyright](#)/[Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2025-02-20**



Repository / Repozitorij:

[EFOS REPOSITORY - Repository of the Faculty of Economics in Osijek](#)



Sveučilište Josipa Jurja Strossmayera u Osijeku
Ekonomski fakultet u Osijeku
Preddiplomski sveučilišni studij, smjer *Menadžment*

Kristina Moržan

**OSOBITOSTI HRVATSKOG TRŽIŠTA OSIGURANJA
PLOVILA**

Završni rad

Osijek, 2022.

Sveučilište Josipa Jurja Strossmayera u Osijeku
Ekonomski fakultet u Osijeku
Preddiplomski sveučilišni studij, smjer *Menadžment*

Kristina Moržan

**OSOBITOSTI HRVATSKOG TRŽIŠTA OSIGURANJA
PLOVILA**

Završni rad

Kolegij: Menadžment osiguranja

JMBAG: 0010206329

e-mail: kristinamorzan@hotmail.com

Mentor: doc.dr.sc. Hrvoje Serdarušić

Osijek, 2022.

Josip Juraj Strossmayer University of Osijek
Faculty of Economics
Undergraduate study Management

Kristina Moržan

**FEATURES OF THE CROATIAN BOAT INSURANCE
MARKET**


Finalpaper

Osijek, 2022.

IZJAVA

O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI, PRAVU PRIJENOSA INTELEKTUALNOG VLASNIŠTVA, SUGLASNOSTI ZA OBJAVU U INSTITUCIJSKIM REPOZITORIJIMA I ISTOVJETNOSTI DIGITALNE I TISKANE VERZIJE RADA

Kojom izjavljujem i svojim potpisom potvrđujem da je završni (navesti vrstu rada: završni / diplomski / specijalistički / doktorski) rad isključivo rezultat osobnoga rada koji se temelji na mojim istraživanjima i oslanja se na objavljenu literaturu. Potvrđujem poštivanje nepovredivosti autorstva te točno citiranje radova drugih autora i referiranje na njih.

Kojom izjavljujem da je Ekonomski fakultet u Osijeku, bez naknade u vremenski i teritorijalno neograničenom opsegu, nositelj svih prava intelektualnoga vlasništva u odnosu na navedeni rad pod licencom *Creative Commons Imenovanje – Nekomercijalno – Dijeli pod istim uvjetima 3.0 Hrvatska*. 

Kojom izjavljujem da sam suglasan/suglasna da se trajno pohrani i objavi moj rad u institucijskom digitalnom repozitoriju Ekonomskog fakulteta u Osijeku, repozitoriju Sveučilišta Josipa Jurja Strossmayera u Osijeku te javno dostupnom repozitoriju Nacionalne i sveučilišne knjižnice u Zagrebu (u skladu s odredbama Zakona o znanstvenoj djelatnosti i visokom obrazovanju, NN br. 123/03, 198/03, 105/04, 174/04, 02/07, 46/07, 45/09, 63/11, 94/13, 139/13, 101/14, 60/15).

izjavljujem da sam autor/autorica predanog rada i da je sadržaj predane elektroničke datoteke u potpunosti istovjetan sa dovršenom tiskanom verzijom rada predanom u svrhu obrane istog.

Ime i prezime studenta/studentice: Kristina Moržan

JMBAG: 0010206329

e-mail za kontakt: kristinamorzan@hotmail.com

Naziv studija: Preddiplomski sveučilišni studij, Menadžment

Naslov rada: Osobitosti hrvatskog tržišta osiguranja plovila

U Osijeku, 15. lipnja 2022. godine

Potpis 

Zahvaljujem obitelji i prijateljima te mentoru

Osobitosti hrvatskog tržišta osiguranja plovila

SAŽETAK

Osiguranje plovila dio je pomorskog osiguranja. Pomorskim osiguranjem osiguravaju se brod, jahta, brodica ili bilo koji drugi plovni objekt, ali i roba, kontejneri, vozarina, troškovi i ostale povezane stvari. Pri pomorskom osiguranju razlikuju se tri osnovne vrste, a to su kargo osiguranje (koje se odnosi na osiguranje tereta u transportu, primjerice), kasko osiguranje (dobrovoljno osiguranje koje se odnosi na osiguranje trupa) te klupsko osiguranje u kojemu klubovi pokrivaju odgovornost broдача. Pomorsko osiguranje u Republici Hrvatskoj zakonodavno je regulirano ugovorima, zakonima te uredbama i direktivama. Vrste osiguranja plovila uključuje osiguranje raznih plovila vezano za pomorsku, riječnu i jezersku plovidbu, osiguranje plovila u izgradnji, osiguranje platformi za istraživanje podmorja i platformi za iskorištavanje plina. U radu se analizira kretanje hrvatskog tržišta osiguranja plovila u razdoblju od 2017. do 2021. godine.

Ključne riječi: osiguranje plovila, osiguranje, Republika Hrvatska

Features of the Croatian boat insurance market

ABSTRACT

Marine insurance is part of transportation insurance. Marine insurance insures a ship, yacht, boat or other watercrafts, as well as goods, containers, cargo, costs and other related items. There are three basic types of marine insurance, namely cargo insurance (which refers to the insurance of goods in transit, for example), hull insurance (a voluntary insurance policy that refers to hull insurance), and club insurance, in which clubs assume the liability of shippers. Marine insurance is regulated by law in the Republic of Croatia through contracts, laws, regulations and directives. Types of vessel insurance include insurance of various vessels related to sea, river and lake navigation, insurance of vessels under construction, insurance of platforms for undersea exploration and platforms for gas exploitation. The paper analyzes the Croatian marine insurance market for the period from 2017 to 2021.

Keywords: Marine insurance, insurance, Republic of Croatia

SADRŽAJ

1. UVOD	1
2. DJELATNOST OSIGURANJA I NJEGOVE ZNAČAJKE.....	2
2.1. Povijesni razvoj osiguranja.....	2
2.2. Gospodarski značaj osiguranja kao djelatnosti.....	3
2.3. Funkcije osiguranja.....	4
2.4. Vrste osiguranja	4
3. SPECIFIČNOSTI OSIGURANJA PLOVILA.....	6
3.1. Zakonodavni okvir vezan za osiguranje plovila u Republici Hrvatskoj.....	6
3.2. Pojam i vrste plovila	7
3.3. Vrste pomorskog osiguranja	8
3.3.1. Kargo osiguranje	8
3.3.2. Kasko osiguranje.....	9
3.3.3. Klupsko osiguranje	10
3.4. Osigurani rizici	11
3.5. Isključenja obveze osiguratelja.....	13
4. ANALIZA HRVATSKOG TRŽIŠTA OSIGURANJA PLOVILA U RAZDOBLJU OD 2017. DO 2021. GODINE.....	14
4.1. Mogućnost ugovaranja osiguranja plovila u društvima za osiguranje	14
4.2. Broj ugovorenih polica osiguranja u navedenom razdoblju	15
4.3. Visina zaračunate bruto premije u razdoblju istraživanja	15
4.4. Kretanje prosječnog iznosa premije po polici po analiziranim godinama.....	16
4.5. Učestalost pojave štetnih događaja u razdoblju analize	17
4.6. Ukupna vrijednost likvidiranih šteta kroz istraživano razdoblje	18
4.7. Prosječna isplaćena šteta po polici u analiziranom razdoblju	19
4.8. Ekonomičnost tržišta u razdoblju istraživanja.....	19
5. ZAKLJUČAK	21
LITERATURA.....	23
POPIS TABLICA.....	24

1. UVOD

Osiguranje plovila u Republici je Hrvatskoj regulirano zakonodavnim okvirom. Predmet istraživanja rada su osobitosti hrvatskog tržišta osiguranja plovila. Cilj rada je upoznati se sa specifičnostima osiguranja plovila te razvijenošću i osobitostima hrvatskog tržišta osiguranja plovila. U skladu s predmetom istraživanja postavljena hipoteza rada jest da je visina zaračunate bruto premije uvjetovana brojem sklopljenih polica. Metode rabljene u istraživačkom procesu su: induktivna i deduktivna metoda, metoda kompilacije, povijesna metoda, statistička metoda, metode analize i sinteze, metoda deskripcije te metoda klasifikacije. Podaci korišteni za istraživanje prikupljeni su s službenih internetskih stranica Hrvatskog ureda za osiguranje, Hanfe, sudskog registra RH, Ministarstva pravosuđa, stranica osiguravajućih društava te iz stručnih knjiga i članaka.

Sama struktura rada podijeljena je u 5 poglavlja. U uvodnom dijelu upoznaje se s tematikom rada, navode se metode i izvori korišteni u istraživanju. U drugom poglavlju riječ je o povijesnom razvoju osiguranja, gospodarskom značaju osiguranja, njegovim funkcijama i vrstama osiguranja. U trećem poglavlju predstavljene su specifičnosti osiguranja kao što su zakonodavni okvir, pojam i vrste plovila, vrste osiguranja i osigurani rizici. U četvrtom poglavlju promatramo analizu hrvatskog tržišta osiguranja plovila napravljenu za razdoblje od 2017. do 2021. godine. Kroz analizu saznajemo koje su mogućnosti ugovaranja osiguranja plovila u republici Hrvatskoj, koliki je broj ugovorenih polica, kolika je visina zaračunate premije, koji je prosječni iznos premije, kolika je učestalost pojave štetnih događaja, kolika je vrijednost likvidiranih šteta, koja je prosječna isplaćena šteta, te na poslijetku dolazimo do zaključka o ekonomičnosti tržišta u promatranom razdoblju. U zaključku su prikazani rezultati istraživanja i analize te spoznaje.

2. DJELATNOST OSIGURANJA I NJEGOVE ZNAČAJKE

Osiguranje nastaje zbog prijevoza roba, odnosno razvoja trgovinskog poslovanja. U ovom poglavlju riječ je o povijesnom razvoju osiguranja, njegovoj funkciji i vrstama te gospodarskom značaju osiguranja kao djelatnosti.

2.1. Povijesni razvoj osiguranja

U drevnoj Kini, prije 5000 godina, trgovci koji su prevozili robu Žutom rijekom, dijelili su svoj teret na više manjih čamaca tako da, ako i dođe do nesreće, ne izgube cjelokupan asortiman. Na taj način su zapravo raspršivali rizik. Također, bili su dovoljno solidarni da bi onom trgovcu kojem bi čamac potonuo, ustupili dio svoje robe (Klasić & Andrijanić, 2013). I u drugim krajevima svijeta ljudi su se nastojali osigurati: Hamurabijevim zakonikom (Babilon oko 1700 godina prije Krista) dane su prve pisane odredbe o solidarnoj raspodjeli rizika zbog napada pljačkaša prilikom prijevoza robe pustinjom te o odgovornosti graditelja za nekvalitetnu izgradnju nekog objekta. Daljnjim razvojem pomorstva razvijalo se i osiguranje. U Rimskom pravu uspostavljen je institut pomorskog zajma koji je postojao kao jedini oblik pomorskog osiguranja sve do 13 stoljeća. Vlasnik broda uzimao je pomorski zajam prije puta, a ukoliko bi brod i roba stigli neoštećeni na odredište, vlasnik broda vraćao je zajam uz ugovorenu kamatu. (Paster)

Razvoj djelatnosti osiguranja karakterizira udruživanje trgovaca i obrtnika u cehove kako bi lakše međusobno snosili posljedice u slučaju požara, bolesti, smrti i sličnih neprilika. Isto se smatra početkom razvoja ostalih vrsta osiguranja (uz pomorsko osiguranje). Za razvoj osiguranja bitna je odluka pape Grgura VII kojom je 1236. godine ukinuo praksu pomorskog zajma, a budući da su ugovarane kamate bile lihvarske. Umjesto pomorskog zajma uvedena je praksa fiktivnih kupoprodajnih ugovora. Tim pravnim poslom stranka bi prije početka plovidbe kupovala brod i robu uz obvezu da isplati kupoprodajnu cijenu samo ako brod i roba stignu na odredište. Pri tome bi prodavatelj broda novom kupcu davao određenu svotu novca (premiju) koja se ne bi vraćala. Upravo ovi ugovori se smatraju pretečom instituta osiguranja u suvremenom smislu. Najstarija poznata Notarska isprava o pomorskom osiguranju je pronađena u Genovi i izdana je 23. listopada 1347. godine dok je prva samostalna polica osiguranja izdana 1384. godine u Pisi. Vrlo značajno mjesto u razvoju pomorskog osiguranja pripada i Dubrovniku gdje je 1562. godine izdan Zakon o pomorskom osiguranju 'Ordo super assecuratoribus' koji se smatra jednim od najstarijih, ako ne i najstariji zakonski akt koji sustavno regulira odnose iz osiguranja. (Paster)

Kasnije London postaje centar pomorske trgovine. Značajnu ulogu je odigrao Edward Lloyd u čijoj su se kavani 1686. godine skupljali brodovlasnici i trgovci te izmjenjivali informacije. Uskoro su im se pridružili i individualni osiguratelji te počeli sklapati poslove osiguranja. Individualni osiguratelji su bili fizičke osobe sa određenim kapitalom i dobrom reputacijom. Posao je postupno doveo do potrebe udruživanja osiguratelja kod preuzimanja većih rizika što je vodilo do formiranja prvih osiguravajućih društava. Presudno je bilo osnivanje Lloyd's Underwriters Association odnosno udruženje individualnih osiguratelja – fizičkih osoba koje postoji i danas te predstavlja jedno od najznačajnijih svjetskih tržišta osiguranja. (Paster). U 18. i 19. stoljeću ubrzano se razvijala djelatnost osiguranja. Počinju se primjenjivati aktuarski izračuni premije osiguranja te prilagođavati pravna praksa. Iako je prva polica životnog osiguranja sklopljena već 1536. godine, tek u to doba James Dodson je postavio osnovna načela za životno osiguranje koja u osnovi vrijede i danas. Osiguranje u Hrvatskoj započelo je s osnivanjem osiguravajuće zadruge Croatia u Zagrebu 1884. godine za koju je temeljni kapital položilo zagrebačko gradsko poglavarstvo u sklopu borbe protiv ekonomske ovisnosti o strancima. U početku se zadruga bavila samo osiguranjem rizika od požara za grad Zagreb, a kasnije je proširila svoje poslovanje i na druge vrste osiguranja. Postalo je poštovanja vrijedan ekonomski faktor u regiji zahvaljujući svojem financijskom potencijalu i imovini. (Paster).

2.2. Gospodarski značaj osiguranja kao djelatnosti

Prema kumulativnim podacima Hrvatskog ureda za osiguranje za veljaču 2022. godine društva za osiguranje zaračunala su ukupnu bruto premiju u iznosu od 2.241.132.763 kn, što predstavlja rast od 6,29% u odnosu na 2021. godinu. U skupini neživotnih osiguranja koja čini 79,55% ukupne premije, zaračunata bruto premija iznosi 1.782.803.261 kn i viša je 9,40% u odnosu na prethodnu godinu. Osiguravajuća društva su za osiguranje plovila prema podacima za veljaču 2022. Godine ostvarila ukupnu zaračunatu premiju od 33.680.231 kn što je 9,99% više u odnosu na prethodnu godinu. Osim svoje zaštitne uloge kroz socijalne i društvene funkcije, financijska sredstva koje se akumuliraju u ovoj djelatnosti značajna su zbog mogućnosti različitih ulaganja u druge gospodarske grane, što u konačnici djeluje na razvoj cjelokupne zemlje i regije.

2.3. Funkcije osiguranja

Funkcije osiguranja su: zaštitna funkcija, mobilizacijsko-alokacijska funkcija, funkcija naknade štete i društveno-socijalna funkcija. Osnovnu, zaštitnu, funkciju zaštite čine (Rječnik financijskih pojmova, 2022)

- a) neposredna zaštita, u koju spadaju preventivne mjere, tj. mjere sprečavanja, te represivne mjere, tj. mjere suzbijanja već nastale štete i
- b) posredna zaštita, koja se ostvaruje naknadom štete. Izvršavajući ovu svoju funkciju osiguranje pridonosi zaštiti i sigurnosti odvijanja gospodarskih i drugih djelatnosti.

Društvena funkcija osiguranja je ekonomska zaštita čovjeka i njegove imovine koja može biti oštećena ili uništena djelovanjem različitih opasnosti (rizika). Dajući naknadu u slučaju smrti, invaliditeta, gubitka imovine i sl., osiguranje na sebe preuzima društvenu funkciju države. Osnovno načelo instituta osiguranja jest princip uzajamnosti i solidarnosti, prema kojem velik broj osiguranika, plaćajući premiju osiguranja, omogućuje osiguravatelju da unaprijed akumulira novac za isplatu budućih šteta. Na taj se način postiže atomiziranje i izravnanje rizika njegovim raspršivanjem. (Rječnik financijskih pojmova, 2022)

2.4. Vrste osiguranja

Osiguranja se ugrubo, prema predmetu osiguranja, mogu podijeliti na životna i neživotna, kako je prikazano **tablicom 1.**

Tablica 1. Podjela vrsta osiguranja.

Životna osiguranja	Neživotna osiguranja
- životno osiguranje, rentno osiguranje te dopunska osiguranja životnog osiguranja	- osiguranje od nezgoda, zdravstveno osiguranje, osiguranje cestovnih vozila, tračnih vozila, zračnih letjelica, plovila, osiguranje robe u prijevozu, osiguranje od požara i elementarnih šteta, osiguranje od odgovornosti za upotrebu motornih vozila, zračnih letjelica, plovila, osiguranje kredita, osiguranje jamstva, osiguranje raznih financijskih gubitaka, osiguranje troškova pravne zaštite te putno osiguranje.

(Izvor: e-Građani, 2022)

Životno osiguranje pruža zaštitu od financijskih gubitaka koji mogu nastati kao posljedica nepredviđenih događaja u životu svake osobe. (e-građani) Životnim osiguranjem štite se bliske osobe, vlastiti život, a istovremeno se planira budućnost i štedi novac. Zanimljivo je kako je životno osiguranje također vezano za razvoj pomorstva, kada su se pomorci nastojali zaštititi od mogućih otmica i njihovih posljedica.¹

Prema podjeli prikazanoj u tablici, jasno je kako predmet ovog rada, odnosno osiguranje plovila, pripada u neživotna osiguranja.

¹ „Poznato je da su prve ugovore o osiguranju života zaključivali pomorci kako bi se za njih mogla isplatiti otkupnina u slučaju zarobljavanja. Premija za takvu vrstu osiguranja računala se na temelju putovanja na koje su pomorci odlazili i u obzir nije uzimana pristupna dob osiguranika. Kratkoročne police osiguranja bile su tipične za rane oblike osiguranja, za razliku od današnjih ugovora o osiguranju koji su dugoročni. Da bi se obvezali na dugoročne ugovore osiguravatelji su trebali točnu procjenu smrti osiguranika. Tako su 1693. godine sastavljene prve tablice smrtnosti koje postaju osnova za izračun premije osiguranja života. Tablice su bile izrađene samo na temelju statistike umrlih u četiri godine od 1687. do 1691. godine. Ubrzo nakon toga 1699. godine osnovano je i prvo društvo za osiguranje života pod nazivom Society for the Assurance of Widows and Orphans“ (Fortius Inter Paster, 2022).

3. SPECIFIČNOSTI OSIGURANJA PLOVILA

U ovom poglavlju razmatra se zakonodavni okvir vezan za osiguranje plovila u Republici Hrvatskoj, pojam i vrste plovila, te se navode vrste pomorskog osiguranja – kargo, kasko i klupsko osiguranje te osigurani rizici i slučajevi isključenja obveze osiguratelja.

3.1. Zakonodavni okvir vezan za osiguranje plovila u Republici Hrvatskoj

U kontekstu Zakonodavnog okvira vezanog za osiguranje plovila u Republici Hrvatskoj, postoje sljedeći Zakoni:

- Zakon o osiguranju
- Pomorski zakonik

Pomorsko je osiguranje vrlo jedinstveno, tako da ono nije regulirano zakonima o obveznim odnosima. Propisi za pomorsko osiguranje nalaze se u jednom pravnom aktu, a propisi za osiguranje imovine i osoba u drugom, nadalje se definira kako je u pravu Republike Hrvatske pomorsko osiguranje uređeno Pomorskim zakonikom, a ostale vrste osiguranja Zakonom o obveznim odnosima. Na pomorska se osiguranja ne primjenjuju propisi koji vrijede za ostale vrste osiguranja. Načelno se poslovi osiguranja sklapaju ugovorima. Ako neko pitanje nije definirano ugovornim uvjetima, primjenjuju se odredbe Pomorskog zakonika, a daljnji redoslijed obuhvaća Zakon o obveznim odnosima, tj. poslovne običaje, sudsku i arbitražnu praksu te pravnu znanost. (Zeko, 2015) Zakonom o osiguranju uređuju se ekonomski i organizacijski odnosi važni za funkcioniranje djelatnosti osiguranja u Republici Hrvatskoj. Njime su regulirani uvjeti za osnivanje i poslovanje, udruživanje, likvidaciju i stečaj društva za osiguranje, obavljanje revizije i nadzora kao i zastupanje i posredovanje u osiguranju. Njegovim se odredbama uređuje i zaštita potrošača, udruga osiguranja i reosiguranja, Hrvatski ured za osiguranje te oblici udruživanja osiguravatelja. Uređuje se i obavljanje poslova osiguranja društava za osiguranje država članica Europske unije i stranih država na području Republike Hrvatske te primjena mjerodavnog prava na ugovore o osiguranju s međunarodnim elementom. Zakon o osiguranju najznačajniji je zakon za djelatnost osiguranja u Republici Hrvatskoj, shodno tome daje definicije ključnih pojmova u osiguranju, dionika osiguranja, poslova osiguranja, društva za osiguranje, reosiguranja, itd.

Pomorski zakonik u skladu je s međunarodnim pomorskim pravom. Njime se zapravo ne određuje pojam ugovora o pomorskom osiguranju. Područje se primjene u zakoniku određuje tako da se navode predmeti na koje se osiguranje koji primjenjuje. Zakonik svoju primjenu proširuje i na neka osiguranja koja nisu u izravnoj vezi s pomorskom plovidbom. Sve predmete na čije se osiguranje primjenjuje dijeli na tri tipične kategorije predmeta transportnog osiguranja:

- 1) osiguranje broda, njegovih strojeva, uređaja, opreme i zaliha te robe i drugih stvari
- 2) osiguranje vozarine, prevoznine, troškove osiguranja, troškove opskrbe broda, zajedničke havarije, nagrade za spašavanje, očekivani dobitak, proviziju, osobni dohodak posade, založna i ostala prava i materijalna korist koje postoje ili se opravdano mogu očekivati u vezi s plovidbom ili prijevozom robe brodom
- 3) osiguranje odgovornosti za štete nanesene trećim osobama te na osiguranje od odgovornosti za štete na brodu primljenom na popravak

Te zakone dopunjavaju različiti pravilnici, primjerice Pravilnik o plovidbi na unutarnjim vodama, koji daju definicije predmeta koji se osiguravaju.

3.2. Pojam i vrste plovila

Pojam plovila definiran je Pravilnikom o plovidbi na unutarnjim vodama iz 2015. godine, a ondje su popisane i vrste plovila, prikazane u **tablici 2**. Prema spomenutom Pravilniku, pojam plovilo označava svaki objekt unutarnje plovidbe namijenjen za plovidbu uključujući brodove, čamce, skele i plutajuća postrojenja. (Pravilnikom o plovidbi na unutarnjim vodama, 2015).

Tablica 2. Vrste plovila

Naziv plovila	Definicija
Motorno plovilo	označava svako plovilo koje koristi vlastiti motorni pogon, osim onih plovila čiji se motori upotrebljavaju samo zbog obavljanja manjih premještanja (u lukama ili na utovarnim i istovarnim mjestima) ili zbog povećanja mogućnosti manevriranja plovila ukoliko ih se tegli ili potiskuje
Plutajuće postrojenje	označava plutajuću konstrukciju opremljenu mehaničkim uređajem za obavljanje tehničkih radova na vodnim putovima ili u lukama (bager, elevator, plovne dizalice, itd.)
Skela	označava svako plovilo namijenjeno prijevozu osoba i stvari s jedne na drugu obalu vodnog puta koje je kao takvo klasificirano od strane nadležnih tijela. Plovila koja obavljaju takav prijevoz i koja ne plove slobodno moraju se u svakom slučaju klasificirati kao skele

Naziv plovila	Definicija
Brzi brod	označava motorno plovilo, osim čamca, koje je sposobno kretati se brzinama većim od 40 km/h u odnosu na vodu; (na primjer plovilo na podvodnim krilima (hidrokrilac), hoverkraft ili višetrupno plovilo) kada je to naznačeno u njegovoj svjedodžbi o sposobnosti za plovidbu
Putnički brod	označava izletničko ili putničko kabinsko plovilo izgrađeno i opremljeno za prijevoz više od 12 putnika;
Potisnica	označava plovilo koje je izrađeno ili posebno opremljeno za potiskivanje, a »tegljenica« označava plovilo koje je izrađeno ili posebno opremljeno za tegljenje
Potisnica pomorskog broda	označava potisnicu koja je konstruirana tako da se može prevoziti pomorskim brodom i da može obavljati plovidbu unutarnjim vodnim putovima
Jedrilica	označava svako plovilo koje plovi isključivo uz pomoć jedara. Plovilo koje plovi uz pomoć jedara i istodobno koristi vlastiti mehanički pogon smatra se motornim plovilom
Čamac	označava plovilo dužine manje od 20 m, osim plovila izgrađenih ili opremljenih za tegljenje, potiskivanje ili za pokretanje u bočnom sastavu plovila koja nisu čamci, plovila namijenjena za prijevoz više od 12 putnika, skela i potisnica
Osobno plovilo na vodomlazni pogon	označava bilo koji čamac s vlastiti mehanički pogonom, a koji je sposoban nositi jednu ili više osoba i koji je napravljen i konstruiran kako bi se njime klizilo po vodi ili izvodile figure (kao na primjer waterbobs, waterscooters, jetbikes, jetski i druga slična plovila)
Plovilo za sport i rekreaciju	označava svako plovilo koje se upotrebljava za sport i rekreaciju, a ne za ostvarivanje financijske dobiti

(Izvor: Pravilnik o plovidbi na unutarnjim vodama, 2015)

3.3. Vrste pomorskog osiguranja

Pojam pomorsko osiguranje označava pravni posao osiguranja kojim se osiguravaju plovila, roba koja se prevozi plovilima i drugi interesi izloženi rizicima na moru ili u vezi s obavljanjem plovidbe na moru. Širi pojam jest transportno osiguranje. Tim se pojmom označuje grana osiguranja u okviru koje se osiguravaju interesi izloženi transportnim rizicima pri prijevozu morem, unutrašnjim vodama, kopnom i zrakom, bilo u okviru samo jedne grane prometa, bilo u kombinaciji više transporta. (Zelenika, Knapić, & Likić, 2007). U smislu pomorskog osiguranja, može se razmatrati kargo, kasko i klupsko osiguranje. Svako od njih bit će detaljnije objašnjeno u potpoglavljima koja slijede.

3.3.1. Kargo osiguranje

Kargo osiguranjem osigurava se roba i u kontekstu pomorskog osiguranja ono može biti usmjereno na međunarodni i domaći prijevoz (engl. *marine cargoinsurance*). U domaćem prijevozu primjenjuju se opći uvjeti domaćih osiguratelja, a u međunarodnom *Institute London/American CargoClauses A,B,C*. Osigurana svota u kargo osiguranju obuhvaća vrijednost robe i troškove prijevoza, osiguranja, carine, špedicije (i ostalih troškova u svezi prijevoza i isporuke robe), te očekivane dobiti (do 20% stvarne vrijednosti robe). Ugovaratelj se može odlučiti i na osiguranje protiv svih rizika, odnosno osiguranje po općem pokriću.

Polica za ovakvo osiguranje naziva se New Marine PolicyForm (MAR). Sadrži pet osnovnih kompleta klauzula pokrića, a ugovaratelj može birati A/B/C osiguranje pomorskih rizika (A sadrži puno pokriće, a C minimalno) (**tablica 3.**).

Tablica 3. Kargo osiguranje – police

A	B	C
Osigurani rizici (engl. <i>RisksClause</i>)	– požar ili eksplozija, – nasukanje, nasjedanje na dno, potonuće ili prevrnuće broda ili drugog plovila, – prevrnuće ili iskliznuće kopnenog vozila, – sudar ili dodir broda, drugog plovila ili prijevoznog sredstva s bilo kojim vanjskim predmetom osim s vodom, – iskrcaj tereta u luci skloništa, – zemljotres, vulkanska erupcija i udar groma.	Isključeni rizici zemljotresa, vulkanske erupcije i udara groma
Zajednička havarija (engl. <i>General AverageClause</i>)	– zajednička havarija, – bacanje tereta u more ili otplavlivanje sa palube broda, – prodor morske, jezerske ili riječne vode u brod, drugo plovilo, drugo prijevozno sredstvo, kontejner ili u mjesto uskladištenja robe.	ne obuhvaća rizike otplavlivanja robe sa palube broda i prodora morske, jezerske ili riječne vode u brod, drugo plovilo, drugo prijevozno sredstvo, kontejner ili u mjesto uskladištenja robe
Suodgovornost za sudar (engl. <i>Both to BlameCollisionClause</i>)	Potpuni gubitak (“total loss”) pojedinog koleta – pad za vrijeme ukrcaja / iskrcaja	/
Puno pokriće		Minimalno pokriće

(Izvor: Katedra za pomorsko i općeprometno pravo, 2022)

Dodatne klauzule mogu se odnositi na osiguranje od krađe, djelomične krađe i neisporuke robe i tereta. (engl. *Institute Theft, PilferageandNondeliveryClause*).

3.3.2. Kasko osiguranje

Kasko osiguranje karakterizira se kao tip dobrovoljnog osiguranja kojim se osigurava automobil ili vozilo. Policom punog kasko osiguranja pokriva se materijalna šteta nastala usred prometne nesreće, krađe automobila, provale u automobil, šteta uslijed tuče, eksplozije, nalet životinje, udar groma, oštećenje na parking, ogrebotine na karoseriji i slično. Djelomični kasko, uz nižu cijenu pokriva samo određene rizike kao što su rizik od tuče i slično. Važno je napomenuti da u slučaju alkoholiziranosti kod prometne nesreće, osiguravajuće kuće će uglavnom odbiti platiti štetu za takve slučajeve. (Moj, bankar, 2022) U kontekstu kasko osiguranja brodica i jahti, osnovna pokrića uključuju: (Croatia, osiguranje, n.d.)

- Pomorske nezgode kao što su sudar, udar, nasukanje, potonuće i drugi izvanredni i nepredvidljivi vanjski događaj koji je vezan uz plovidbu morem
- Štete nastale nepogodama poput tuče, plimnog vala, udara munje ili groma, potresa, požara, eksplozije
- Nezgoda pri ukrcaju, iskrcaju, prekrcaju ili premještanju tereta ili goriva na ili sa plovila, kao i na samom plovilu
- Nezgode pri izvlačenju plovila na obalu ili porinuću, dizanju ili spuštanju sa soha, prenašanju u ili iz spremišta u radijusu od 10 km od mjesta izvlačenja
- Šteta nastala skrivenom manom ili zamorom materijala na trupu, stroju ili opremi
- Šteta nastala nepažnjom ili namjernim postupkom osoba koje se ne nalaze na plovilu, brodogradnjača ili trećih osoba
- Otuđenje ili neovlašteno korištenje plovila te provalna krađa opreme i izvanbrodskog motora.

Kasko osiguranje mogu koristiti vlasnici plovila koji su punoljetni. Iz kasko osiguranja isključene su štete koje su nastale namjerom ili krajnjom nepažnjom osiguranika, zbog mane ili nesposobnosti plovila, uslijed neizvršenih popravaka ranijih šteta, uslijed nuklearne eksplozije i radijacije, uslijed konstrukcijskih grešaka, te uslijed neodržavanja i zapuštenosti i dr. (Croatia, osiguranje, n.d.)

3.3.3. Klupsko osiguranje

Klupsko osiguranje (engl. Protecting and Indemnity Associations, skraćeno P&I Clubs, tj. klubovi za zaštitu i naknadu) se pojavljuje jer standardno osiguranje ne pokriva većinu mogućih oblika brodareve odgovornosti, odnosno nije u potpunosti pokrivena odgovornost uslijed sudara. Budući ugovaratelj, koji ima potencijalan interes osigurati se prilikom obavljanja djelatnosti plovidbe, ima tri moguća izvora odgovornosti: ugovornu odgovornost, izvanugovornu² odgovornost i obveze prema svojoj posadi.

Klupska su osiguranja zapravo uzajamna udruženja (engl. Mutual Insurance Company, Mutual Association, Club; njem. VersicherungsvereinaufGegenseitigkeit - WAG) samih brodara u obliku klubova za pomorska osiguranja te su jedan od načina disperzije rizika na strani osiguravatelja. Suvremeni P&I klubovi primarni su organizacijski oblik za osiguranje odgovornosti brodara. (Zelenika, Knapić, & Likić, 2007)

²Ugovorna odgovornost navedena je u ugovoru (primjerice, ugovor o tegljenju), a izvanugovorna se odnosi na izljev ulja, udar broda, itd.

Iako osiguranje ima svoje funkcije, klupsko osiguranje pomalo se razlikuje od standardnog osiguranja. Funkcije klupskog osiguranja su: (Zelenika, Knapić, & Likić, 2007)

- Funkcija posredne (neizravne) zaštite
- Funkcija neposredne (izravne) zaštite ili prevencije
- Financijska funkcija kluba
- Akumulacijska funkcija

Funkcija neizravne zaštite realizira se pružanjem osiguranja osiguranicima kako bi se nadoknadila eventualna šteta koju bi oni pretrpjeli radi nastupa osiguranih rizika. Nadoknađivanjem šteta osiguranicima klupsko osiguranje ostvaruje svoju temeljnu, ekonomsku funkciju. (Zelenika, Knapić, & Likić, 2007)

Funkcijom izravne zaštite nastoje se spriječiti potencijalne te reducirati već nastale štete kako bi odštetni zahtjevi bili što manji, što bi, u krajnjem slučaju dovelo do smanjenja premija. (Zelenika, Knapić, & Likić, 2007) U tu svrhu P&I klubovi organiziraju brojne edukacije i seminare kako bi se njihovi članovi na vrijeme pripremili na ono što ih možda očekuje te kako bi se smanjio rizik mogućeg nastanka šteta uzrokovanih ljudskim čimbenikom.

S aspekta značaja financijske funkcije osiguranja razmatra se plasman slobodnih sredstava. „Plasman slobodnih sredstava trebao bi rezultirati ne samo očuvanjem realne vrijednosti sredstava već i što je moguće većom dobiti jer bi to pozitivno djelovalo na visinu premija“ (Zelenika, Knapić, & Likić, 2007)

Akumulacijska funkcija doprinosi gospodarstvu jer se plaćanjem premija formiraju fondovi za investicije pogodne za ulaganje u druge gospodarske grane, čime se unaprjeđuje opći gospodarski razvoj države.

3.4. Osigurani rizici

Postoji razlika među pojmovima osigurani rizik i osigurani slučaj. Osigurani rizik mora ispuniti određene uvjete – mora biti moguć i mora biti budući (ugovor se ne može sklapati u vrijeme nastajanja rizika, ili ako je on već nastao, odnosno takav ugovor je ništetan). U osigurane rizike ubrajaju se: (Zelenika, Knapić, & Likić, 2007)

- odgovornost za štete iz sudara plovila,

- oštećenje nepokretnih ili plutajućih objekata,
- odgovornost za teret,
- odgovornost za stvari ukrcane na osigurani brod,
- odgovornost za tjelesne ozljede, bolest i smrt posade broda te drugih osoba (putnici, lučki radnici i dr.),
- obveze prema brodskoj posadi, dakle plaće članovima posade za vrijeme liječničke ili bolničke obrade u inozemstvu, za vrijeme čekanja na repatrijaciju i za vrijeme povratka,
- osobne stvari članova posade i drugih osoba,
- novčane kazne (globe),
- istražni i kazneni postupak,
- karantenski troškovi,
- slijepi putnici,
- skretanje broda,
- osiguranje profesionalnih spašavatelja,
- spašavanje osoba,
- doprinosi u zajedničku havariju,
- doprinos broda u zajedničku havariju,
- odgovornost za podrtinu osiguranoga broda,
- onečišćenje,
- odgovornost iz tegljenja,
- troškovi nastali u vezi s napucima kluba,
- pravni troškovi,
- razni drugi troškovi.

Osiguratelji mogu predložiti mjere upravljanja rizicima osiguranicima kako bi se rizik u potpunosti izbjegao, ili barem umanjio. „U međunarodnom osiguranju specifično je to da je dopustivo osiguranje tzv. putativnog rizika, to jest ne zna se je li rizik nastupio ili ne, ali se misli da nije i da je sve u redu.“ (Zelenika, Knapić, & Likić, 2007) To znači da je osiguranje u trenutku kada je već nastupila šteta, ali u dobroj vjeri da se to nije dogodilo, dakle u neznanju, ali s poštenom namjerom, predstavlja osnovu za valjano osiguranje.

3.5. Isključenja obveze osiguratelja

Osiguratelj ponekada nije dužan isplatiti osiguranika. To su sljedeći slučajevi, u kojima je nesretni slučaj nastao (Ministarstvo pravosuđa, i uprave, 2007)

- 1) uslijed potresa,
- 2) uslijed objavljenog rata u Republici Hrvatskoj,
- 3) uslijed ratnih događaja, neprijateljstava ili ratu sličnih radnji, građanskog rata, revolucije, pobune, ustanka ili građanskih nemira koji nastaju iz takvih događaja, sabotaže ili terorizma počinjenog iz političkih pobuda, nasilja ili drugih sličnih događaja u kojima je sudjelovao osiguranik,
- 4) pri upravljanju letjelicama svih vrsta, plovnim objektima, motornim i drugim vozilima bez propisane službe isprave koja daje ovlaštenje vozaču za upravljanje i vožnju tom vrstom i tipom letjelice, plovnog objekta, motornog i drugog vozila. U skladu s ovim Općim uvjetima smatra se da osiguranik posjeduje propisanu službenu ispravu kada u svrhu pripremanja i polaganja ispita za dobivanje službene isprave, poduzima vožnju uz neposredni nadzor službeno ovlaštenog stručnog instruktora;
- 5) uslijed pokušaja ili izvršenja samoubojstva osiguranika;
- 6) uslijed toga što je ugovaratelj osiguranja, osiguranik ili korisnik namjerno prouzročio nesretni slučaj;
- 7) pri pripremanju, pokušaju ili izvršenju kaznenog djela s umišljajem, kao i pri bijegu poslije takve radnje;
- 8) zbog djelovanja alkohola, opojnih droga ili lijekova na osiguranika, bez obzira na bilo kakvu odgovornost treće osobe na nastanak nesretnog slučaja. Smatra se da je nesretni slučaj nastao zbog djelovanja alkohola, ako se poslije nastanka nesretnog slučaja metodom mjerenja količine alkohola u krvi ili organizmu, utvrdi više od 0,8 g/kg kod vozača, a kod ostalih više od 1,0 g/kg, te u ovakvim slučajevima ne postoji obveza osiguratelja samo ako je takvo alkoholizirano stanje osiguranika imalo uzročnu vezu s nastankom nesretnog slučaja;

Navedena isključenja obveze osiguratelja aktualna su i danas, s tim da je vrlo važno imati na umu kako osiguratelj također nema obvezu isplate osigurnine ako je u trenutku sklapanja ugovora o osiguranju već nastao osigurani slučaj, ili je bio u nastajanju, ili je bilo izvjesno da će nastupiti. Tada se uplaćena premija vraća ugovaratelju umanjena za troškove osiguratelja.

4. ANALIZA HRVATSKOG TRŽIŠTA OSIGURANJA PLOVILA U RAZDOBLJU OD 2017. DO 2021. GODINE

U ovom poglavlju analizira se hrvatsko tržište osiguranja plovila u razdoblju od 2017. do 2021. godine. Analizirana je mogućnost ugovaranja osiguranja plovila, broj ugovorenih polica, zaračunata bruto premija, učestalost pojave štetnih događaja, ukupna vrijednost likvidiranih šteta te prosječna isplaćena šteta po polici. Analizom dolazimo do zaključka o ekonomičnosti tržišta u promatranom razdoblju. Podaci korišteni za analizu službeni su statistički podaci javno objavljeni na stranicama Hrvatskog ureda za osiguranje i na stranicama Sudskog registra.

4.1. Mogućnost ugovaranja osiguranja plovila u društvima za osiguranje

Prethodno su već navedene vrste pomorskog osiguranja. U osiguravajućim kućama mogu se sklopiti ugovori za kasko i kargo osiguranje. Ovisno o osiguravajućoj kući, postoje različite dodatne opcije koje se nude potencijalnim ugovarateljima. Istraživanje je provedeno u rujnu 2022. godine tako da je pretražena baza osiguravajućih društva u sudskom registru Republike Hrvatske koja posluju u segmentu neživotnih osiguranja te kao predmet poslovanja imaju osiguranje plovila i osiguranje od odgovornosti za upotrebu plovila (**tablica 4.**)

Tablica 4. Pregled društava za osiguranje koji imaju u ponudi mogućnost osiguranja plovila

	Osiguranje plovila	Osiguranje od odgovornosti za upotrebu plovila
ADRIATIC OSIGURANJE D.D.	1	1
ALLIANZ HRVATSKA D.D.	1	1
CROATIA OSIGURANJE D.D.	1	1
EUROHERC OSIGURANJE D.D.	1	1
GENERALI OSIGURANJE D.D.	1	1
GRAWE HRVATSKA D.D.	1	1
HOK OSIGURANJE D.D.	1	1
TRIGLAV OSIGURANJE D.D.	1	1
UNIQA OSIGURANJE D.D.	1	1
WIENER OSIGURANJE VIENNA INSURANCE GROUP D.D.	1	1

Izvor: vlastita izrada autora prema podacima iz sudskog registra

U rujnu 2022. na hrvatskom tržištu osiguranja poslovalo je ukupno 13 društava za osiguranje koje djeluju u neživotnom segmentu. Mogućnost ugovaranja osiguranja plovila u Republici Hrvatskoj nudi 10 društava za osiguranje.

4.2. Broj ugovorenih polica osiguranja u navedenom razdoblju

Broj ugovorenih polica osiguranja u navedenom razdoblju promatra se samo za osiguranje plovila (**tablica 5.**). Zapravo se radi o kasko osiguranju.

Tablica 5. Broj ugovorenih polica osiguranja plovila u razdoblju 2017.-.2021.

Godina	2017.	2018.	2019.	2020.	2021.
Kvartal					
I	3.920	4.237	4.588	4.765	4.531
II	8.414	9.546	10.090	8.792	9.590
III	6.876	7.729	8.261	8.167	8.712
IV	2.222	2.208	2.803	2.522	2.875
Ukupno	21.432	23.720	25.742	24.257	25.708
Rast ili pad	Rast	Rast	Pad	Rast	
Rast [%]	10,67	8,52	- 5,76	5,98	

Izvor: vlastita izrada prema podacima dostupnim na mrežnim stranicama Hrvatskog ureda za osiguranje

U promatranom razdoblju, maksimalan broj polica osiguranja ugovoren je u 2019. godini. U 2020. godini, u odnosu na prethodnu 2019. godinu, vidljiv je pad od 5.76 %, dok broj ugovorenih polica osiguranja ponovno raste u 2021. godini u odnosu na 2020. godinu, za 5.98 %. Moguće je da je padu broja ugovorenih polica osiguranja u 2020. godini doprinijela kriza uzrokovana koronavirusom te opća neizvjesnost na globalnoj razini.

4.3. Visina zaračunate bruto premije u razdoblju istraživanja

Zaračunata bruto premija, kada se radi o neživotnim osiguranjima, obuhvaća sve iznose premija koje su ugovorene (policirane) u tekućem obračunskom razdoblju za razdoblje najduže do godinu dana, bez obzira odnose li se ti iznosi u cijelosti ili djelomično na kasnije obračunsko razdoblje (Grawe osiguranje d.d., n.d.). Preko prijenosnih premija se računaju iznosi sljedećeg obračunskog razdoblja.

U ovom poglavlju razmatraju se podaci za neživotna osiguranja, budući da osiguranje plovila pripada u neživotna osiguranja. Iznosi zaračunatih bruto premija izraženi su u kunama. Prvo su se razmatrali ukupni iznosi za neživotna osiguranja (**tablica 6.**).

Tablica 6. Zaračunate bruto premije za neživotna osiguranja u razdoblju 2017.-2021. u kn

Godina	2017.	2018.	2019.	2020.	2021.
Kvartal					
I	1.767.070.038	1.899.581.546	2.104.273.131	2.266.438.202	2.469.234.748
II	1.635.088.327	1.824.466.050	2.014.039.246	1.995.484.440	2.350.439.299
III	1.347.397.364	1.470.423.546	1.678.827.337	1.781.655.943	2.003.751.349
IV	1.366.153.867	1.526.967.162	1.680.920.542	1.784.038.652	1.996.555.844
Ukupno	6.115.709.596	6.721.438.304	7.478.060.256	7.827.617.237	8.819.981.240
Rast ili pad	Rast	Rast	Rast	Rast	Rast
Rast [%]	9,91	11,26	4,67	12,67	

Izvor: vlastita izrada prema podacima dostupnim na mrežnim stranicama Hrvatskog ureda za osiguranje

Iz prethodne je tablice vidljivo kako se zapravo radi o kontinuiranom rastu zaračunate bruto premije za neživotna osiguranja. Potom su uspoređene vrijednosti koje se tiču samo osiguranja plovila (**tablica 7.**).

Tablica 7. Visina zaračunate bruto premije za osiguranje plovila u razdoblju 2017.-2021. u kn

Godina	2017.	2018.	2019.	2020.	2021.
Kvartal					
I	57.775.478	49.167.992	48.598.464	54.659.725	49.477.780
II	46.509.751	52.800.067	57.587.866	62.073.690	77.861.677
III	29.878.807	31.983.106	35.363.722	91.049.655	44.310273
IV	14.542.872	14.775.316	17.314.422	17.952.091	21.049.960
Ukupno	148.706.908	148.726.481	158.864.474	171.075.436	192.699.690
Rast ili pad	Rast	Rast	Rast	Rast	Rast
Rast [%]	0,01	6,82	7,69	12,64	

Izvor: vlastita izrada prema podacima dostupnim na mrežnim stranicama Hrvatskog ureda za osiguranje

Iz prethodne tablice je vidljivo kak sve promatrane godine prate trend rasta zaračunate premije, kao i kod sumariziranih zaračunatih bruto premija neživotnih osiguranja.

4.4. Kretanje prosječnog iznosa premije po polici po analiziranim godinama

Kretanje prosječnog iznosa premije po polici po analiziranim godinama dobiva se tako da se podijeli ukupan iznos zaračunate bruto premije za osiguranje plovila s brojem ugovorenih policia osiguranja plovila u razmatranom razdoblju (**tablica 8.**).

Tablica 8. Kretanje prosječne premije po polici osiguranja plovilau razdoblju 2017.-2021. u kn

Godina	2017.	2018.	2019.	2020.	2021.
Kvartal					
I	14.739	11.604	10.593	11.471	10.920
II	5.528	5.531	5.707	7.060	8.119
III	4.345	4.138	4.281	11.148	5.086
IV	6.545	6.692	6.177	7.118	7.322
Ukupno	6.939	6.270	6.171	7.053	7.496
Rast ili pad	Pad	Pad	Rast	Rast	Rast
Rast [%]	-9,64	-1,58	14,29	6,28	6,28

Izvor: vlastita izrada prema podacima dostupnim na mrežnim stranicama Hrvatskog ureda za osiguranje

Iz rezultata dobivenih ovim izračunom može se zaključiti kako se značajan rast od 13,08 % pojavio u 2020. godini u odnosu na 2019. jer je opao broj ugovorenih polica osiguranja. Nadalje, vidljivo je kako je u 2021. godini rast nastavljen gotovo po jednakoj stopi kao i broj ugovorenih polica. U 2018. i 2019. godini zabilježeni su padovi apsolutnih iznosa prosječnih iznosa premija po polici osiguranja plovila. Posebno je zanimljiv slučaj 2019. godine gdje se bilježi pad, iako nevelik, jer je pritom ostvaren rast broja ugovorenih polica osiguranja plovila, kao i rast zaračunatih bruto premija. U 2018. godini zabilježen je pad zaračunatih bruto premija za osiguranje plovila, ali i najveći pad prosječnog iznosa premije po polici osiguranja.

4.5. Učestalost pojave štetnih događaja u razdoblju analize

Učestalost pojave štetnih događaja u razdoblju analize važan je podatak koji pomaže pri određivanju prosječne isplaćene premije. Broj prijavljenih štetnih događaja u osiguranju plovila koje je osiguratelj prihvatio kao valjane i odlučio isplatiti dan je u **tablici 9**.

Tablica 9. Broj prijavljenih štetnih događaja u osiguranju plovila u razdoblju 2017.-2021.

Godina	2017.	2018.	2019.	2020.	2021.
Kvartal					
I	416	426	464	355	305
II	317	384	430	273	335
III	561	518	593	492	447
IV	707	662	689	536	575
Ukupno	2.001	1.990	2.176	1.656	1.692
Rast ili pad	Pad	Rast	Pad	Rast	Rast
Rast [%]	0,55	9,35	- 23,89	2,17	2,17

Izvor: vlastita izrada prema podacima dostupnim na mrežnim stranicama Hrvatskog ureda za osiguranje

Iz rezultata prikazanih tablicom vidljivo je kako u 2018. godini postoji rast broja štetnih događaja, dok se u 2020. on drastično smanjuje, a isti trend – blagi pad – nastavlja se u 2021. godini. Moguć uzrok značajnom padu štetnih događaja u 2020. godini, osim već spomenute krize uzrokovane koronavirusom koja jest dramatično utjecala na cjelokupna svjetska kretanja i samog čovjeka, nesigurnost osiguratelja u buduća zbivanja, zbog čega su se postrožile mjere valorizacije nastalih štetnih događaja. U tom smislu, mnogo je manje onih šteta koje su odobrene kao naplative za osiguranike, odnosno ugovaratelje.

4.6. Ukupna vrijednost likvidiranih šteta kroz istraživano razdoblje

Pokazatelj likvidnosti društva za osiguranje je omjer između likvidnih sredstava i dospjelih obveza društva. Ukupna vrijednost likvidiranih šteta kroz istraživano razdoblje promatra se u (tablica 10.).

Tablica 10. Ukupna vrijednost likvidiranih šteta u razdoblju 2017.-2021. u kn

Godina	2017.	2018.	2019.	2020.	2021.
Kvartal					
I	15.010.424	44.147.030	35.651.734	20.484.575	17.983.945
II	12.828.926	21.458.045	16.795.982	15.665.632	40.914.312
III	20.913.874	28.012.966	24.485.448	19.123.722	54.031.740
IV	77.628.681	31.067.094	33.581.141	24.614.732	30.261.352
Ukupno	126.381.905	124.685.135	110.514.305	79.888.661	143.191.349
Rast ili pad	Pad	Pad	Pad	Rast	
Rast [%]	- 1,36	- 11,37	- 27,71	79,24	

Izvor: vlastita izrada prema podacima dostupnim na mrežnim stranicama Hrvatskog ureda za osiguranje

Ukupna vrijednost likvidiranih šteta kroz istraživano razdoblje najveća je u 2021. godini i iznosi 143.191.349,00 kuna. Najmanja ukupna vrijednost likvidiranih šteta bila je 2020. godine i iznosila je 79.888.661,00 kuna. Može se zaključiti kako je trend pada rastao promatranih godina te dosegao svoju najmanju vrijednost 2020. godine koji iznosi 79.888.661 kn odnosno iznosi pad od -27,71% te u 2021. bilježimo rast od 79,24% u odnosu na proteklu godinu.

4.7. Prosječna isplaćena šteta po polici u analiziranom razdoblju

Prosječna isplaćena šteta po polici u analiziranom razdoblju izračunana je na način da se ukupna vrijednost likvidiranih šteta kroz istraživano razdoblje podijelila s brojem štetnih događaja. Prikaz dobivenih rezultata dan je u **tablici 11**.

Tablica 11. Vrijednosti prosječne isplate štete po polici za razdoblje 2017.-2021. u kn

Godina	2017.	2018.	2019.	2020.	2021.
Kvartal					
I	36.082,75	103.631,53	76.835,63	57.703,03	58.963,75
II	37.980,01	80.993,92	58.666,35	57.564,02	92.028,53
III	37.676,37	70.495,51	51.737,16	49.351,72	101.101,16
IV	63.159,37	62.655,85	50.787,82	48.241,95	84.628,46
Ukupno	174.898,51	317.776,81	238.026,97	212.860,72	336.721,90
Rast ili pad	Rast	Pad	Pad	Rast	
Rast [%]	88,69	- 25,10	- 10,57	58,,19	

Izvor: vlastita izrada prema podacima dostupnim na mrežnim stranicama Hrvatskog ureda za osiguranje

Najveći pad apsolutne vrijednosti isplate štete zabilježen je 2019. godine i u apsolutnom iznosu iznosi 79.749,84 kn. Ovakav pad može se povezati s padom zaračunatih bruto premija, iako se može uočiti porast broja štetnih događaja. Trend pada nastavljen je i u 2020. godini, a u 2018. i 2021. godini razvidan je rast vrijednosti prosječnih isplaćenih šteta po polici osiguranja plovila. U 2018. godini može se čak govoriti o značajnom rastu od gotovo 88 %.

4.8. Ekonomičnost tržišta u razdoblju istraživanja

Budući da je osiguranje uslužna djelatnost, potrebno je pristupiti klijentima na što jednostavniji način, bez odgode i uz što manje troškova resursa, kako vremena, tako i onih financijskih. U razdoblju istraživanja pokazalo se da su rezultati pratili zbivanja na globalnim tržištima, odnosno da postoje preklapanja koja prate dinamiku i trendove te postojeću makroekonomsku sliku. Za potrebe ovog istraživanja uzeti su podaci s službenih stranica Hrvatskog ureda za osiguranje. Ekonomičnost je izračunata tako da je uzeta apsolutna vrijednost između zaračunate bruto vrijednosti i likvidirane štete što je prikazano u **tablici 12**.

Tablica 12. Ekonomičnost tržišta u promatranom razdoblju 2017. - 2021. godine u kn

Godina	2017.	2018.	2019.	2020.	2021.
Kvartal					
I	42.765.054	5.020.962	12.946.730	34.175.150	31.493.835
II	33.680.825	31.342.022	40.791.884	46.408.058	36.947.365
III	8.964.933	3.970.140	10.878.274	71.925.933	-9.721.467
IV	-63.085.809	-16.291.778	-16.266.719	-6.662.641	-9.211.392
Ukupno	22.325.003	24.041.346	48.350.169	91.186.775	49.508.341
Rast ili pad	Rast	Rast	Rast	Rast	Pad
Rast [%]	7,39%	101,11%	88,60%	88,60%	-45,71%

Izvor: vlastita izrada prema podacima dostupnim na mrežnim stranicama Hrvatskog ureda za osiguranje

Iz tablice se može zaključiti kako je trend rasta ekonomičnosti tekao od 2017. godine te je dosegao svoj maksimum u 2018. godini kada je iznosio 24.041.346 kn, odnosno imao je rast od 101,11%. Trend rasta teče do 2020. godine kada on iznosi 88,0%. U 2021 godini bilježimo pad od 45.71%, što znači da je iznos likvidiranih šteta premašio zaračunate bruto vrijednosti. Moguće je zaključiti kako je pad u 2021. Godine uzrokovan pandemijom koronavirusa te makroekonomskih zbivanjima na globalnoj razini.

5. ZAKLJUČAK

Tema ovog završnog rada bila je osiguranje plovila. Provedena je analiza hrvatskog tržišta osiguranja plovila u petogodišnjem razdoblju, od 2017. do 2021. godine. Rezultatima istraživanja nastojalo se sagledati kretanje na tržištu osiguranja plovila. Promatranjem rezultata zapaženo je kako oni prate zbivanja na globalnim tržištima i gibanjima te da reflektiraju makroekonomsku sliku. Primjerice, velike padove isplaćenih šteta po polici osiguranja može se zapaziti u 2019. i 2020. godini, odnosno vremenu koje je pogođeno zbivanjima u krizi uzrokovanoj pandemijom koronavirusa. Ipak, zanimljivo je da se baš 2020. godine osjeti porast iznosa premije po polici osiguranja plovila. Rezultati pokazuju velike oscilacije kada se razmatra ukupna vrijednost likvidiranih šteta. Ipak, sumarno, kada se promatraju neživotna osiguranja, u koje pripada i osiguranje plovila, vidljiv je kontinuirani rast zaračunatih bruto premija. No, ipak ukoliko se sagleda ekonomičnost poslovanja u promatranom razdoblju društava za osiguranje dolazimo do zaključka kako je u 2021. Godini uslijedio veliki pad od gotovo 46%, što znači da je iznos likvidiranih šteta bio veći od zaračunatih bruto vrijednosti. Smjernice za nastavak istraživanja uključuju praćenje svih parametara kroz daljnja razdoblja te pronalaženje mogućih korelacija.

LITERATURA

1. Andrijašević, S., & Petranović, V. (1999). *Ekonomika osiguranja*. Zagreb: Alfa.
2. Croatia, osiguranje. (n.d.). *Kasko osiguranje brodica i jahti*. Preuzeto 20. 6 2022 iz <https://crosig.hr/osiguranje-plovila/kasko-osiguranje-brodica-i-jahti/>
3. e-građani. (n.d.). *Vrste osiguranja*. Preuzeto 20. 6 2022 iz e-Građani.
4. Grawe osiguranje d.d. (n.d.). *Pojmovi u osiguranju*. Preuzeto 20. 6 2022 iz Grawe: <https://www.grawe.hr/pitanja-i-pojmovi/>
5. Hanfa. (2021). *Tržište osiguranja*. Dohvaćeno iz HANFA: hanfa.hr/trziste-osiguranja/registri/drustva-za-osiguranje-i-drustva-za-reosiguranje/
6. Hrvatski ured za, osiguranje. (n.d.). *Statistika*. Preuzeto 19. 9 2022 iz Hrvatski ured za osiguranje: <https://huo.hr/hr/statistika>
7. Klasić, K., & Andrijanić, I. (2013). *Osnove osiguranja: načela i praksa*. Zagreb: TEB-Poslovno osiguranje.
8. Ministarstvo pravosuđa, i uprave. (2007). *Opći uvjeti za osiguranje osoba od posljedica nesretnog slučaja(nezgode)*. Preuzeto 20. 6 2022 iz Ministarstvo pravosuđa i uprave: <https://mpu.gov.hr/UserDocsImages//MURH-%20arhiva/Pristup%20informacijama/Polica%20osiguranja//Op%C4%87i%20uvjeti%20za%20osiguranje%20osoba%20od%20posljedica%20nesretnog%20slu%C4%8Daja.pdf>
9. Moj, bankar. (2022). *Kasko Osiguranje*. Preuzeto 20. 6 2022 iz Moj bankar: <https://www.moj-bankar.hr/Osiguranja/Kasko-osiguranje>
10. Narodne novine. (2015). *Pravilnik o plovidbi na unutarnjim vodama NN 138/2015*. Preuzeto 20. 6 2022 iz Narodne novine: https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2015_12_138_2594.html
11. Paster, F. I. (n.d.). *Povijesni razvoj osiguranja*. Preuzeto 20. 6 2022 iz Fortius Inter Paster: <http://www.fortiusinterpartes.hr/hr/vise-o-osiguranju/osnovni-podaci-o-osiguranju/povijesni-razvoj-osiguranja/>
12. Rječnik financijskih pojmova. (2022). *Funkcije osiguranja*. Preuzeto 20. 6 2022 iz Rječnik financijskih pojmova: <https://webhosting-wmd.hr/rjecnik-pojmova-f/web/funkcije-osiguranja>
13. Sudski registar . (28. 09 2022). *Sudski registar Republike Hrvatske*. Dohvaćeno iz <https://sudreg.pravosudje.hr/registar/f?p=150:1>
14. tradingeconomics.com. (2019). *Svjetska banka*. Preuzeto 4. 7 2022 iz tradingeconomics.com: <https://tradingeconomics.com/croatia/insurance-company-assets-to-gdp-percent-wb-data.html>
15. Zeko, M. (2015). Osiguranje plovila. *Zbornik radova Međimurskog veleučilišta u Čakovcu*, str. 141-148.
16. Zelenika, R. (1998). *Metodologija i tehnologija izrade znanstvenog i stručnog djela*. Rijeka: Ekonomski fakultet u Rijeci, Sveučilište u Rijeci.
17. Zelenika, R., Knapić, I., & Likić, R. (2007). *Upravljanje rizicima u klupskom osiguranju*. Naše more, Vol.54, No (1-2). pp. 49-61.

POPIS TABLICA

Tablica 1. Podjela vrsta osiguranja.	4
Tablica 2. Vrste plovila	7
Tablica 3. Kargo osiguranje – police	9
Tablica 4. Pregled društava aza osiguranje koji imaju u ponudi mogućnost osiguranja plovila	14
Tablica 5. Broj ugovorenih polica osiguranja plovila u razdoblju 2017.-2021.....	15
Tablica 6. Zračunate bruto premije za neživotna osiguranja u razdoblju 2017.-2021. u kn ..	16
Tablica 7. Visina zračunate bruto premije za osiguranje plovila u razdoblju 2017.-2021. u kn	16
Tablica 8. Kretanje prosječne premije po polici osiguranja plovila u razdoblju 2017.-2021. u kn.....	17
Tablica 9. Broj prijavljenih štetnih događaja u osiguranju plovila u razdoblju 2017.-2021....	17
Tablica 10. Ukupna vrijednost likvidiranih šteta u razdoblju 2017.-2021. u kn.....	18
Tablica 11. Vrijednosti prosječne isplate štete po polici za razdoblje 2017.-2021. u kn.....	19
Tablica 12. Ekonomičnost tržišta u promatranom razdoblju 2017. - 2021. godine u kn.....	20